



הכל התחיל באירוע שהיה צריך להיות מאד מאד מיוחד: אליפות העולם (כן העולם!) למטוסי LSA, כאן אצלנו בישראל! אמרתי לעצמי אין מצב שהתעופה הכללית לא תשתתף!
סוף דבר: לצערנו אליפות העולם בארה"ק (ארץ הקודש) בוטלה, אבל בכל זאת הפרשה הסתיימה באירוע מיוחד ויפה, מיוחד בעיקר לנו, לתעופה הכללית.

כשנודע שאלופות העולם בארצנו בוטלה, הצענו לחברים מאגודת התעופה הזעירה, לעשות משהו משותף באותו איזור. החברים הרימו את הכפפה בגדול, והחלו לתכנן את המטס. האיש שמכיר כל נחל ופינה בנגב גר במושב פארן, קוראים לו רמי בר, והשם נקבע: אל רמי בר למדבר.
בחבורה המובילה יש את עופר יוזם, ודן תמיר, וביחד החבורה הזאת מחוללת פלאים: עושה עבודה נהדרת, והמטס מתחיל לקרום עור וגידים. דייב לאופר יו"ר האגודה עוזר ותומך ועוד כמה חברים, והדברים מתחילים לזוז.

בשלב הזה הפכתי להיות נודניק, וכל שבוע צלצלתי לקולגה מאגודת האז"מים. "עופר, מה קורה עם המטס המשותף לנגב?", "בתכנון"... חוזר ואומר עופר.
ואני לא סתם נדנדתי: אני יודע שמה שקל לאז"מים, קשה מאד לנו, התעופה הכללית: נחיתה במנחתים מיוחדים שאינם מפורטים ב-AIP. לא ש Texan או Sierra טסים לאט יותר ונחתים קל יותר מססנה 152, ממש לא, אבל ככה זה בינתיים בחוקי דבר המלך ומועצתו.
אבל המטרה חשובה וכדאית: נמאס כבר לתכנן מטס לראש פינה, קרית שמונה, פיק או מצדה. האם מישהו יירשם למטס לחיפה... רוצים קצת יותר!
נחיתה באתרים כמו המישר ושדה אברהם – משהו שונה מרענן, מגרה ומאתגר. שיתוף הפעולה עם חברינו מהאז"מים כבר הוליד פעילויות יפות, אבל ללא ספק זאת תהיה עליית מדרגה.

הזמן מתקצר, המועד מתקרב (נקבע מראש לסוף"ש שהייתה מתוכננת אליפות העולם) ואני יודע כמה עבודה תידרש, ולכן לוחץ ומנדנד.

כחמישה שבועות לפני המטס, משחררת החבורה המובילה באגודת האז"מים את התכנון: טסים למישר, נוחתים, מתארגנים, מי שצריך מתדלק, לקראת ערב טיסת ניווט בנופי הנגב, לאחר מכן ארוחת ערב, קומז'יק, שינה מתחת כנפי המטוסים, השכמה עם אור ראשון, טיסה למנחת שני (בשלב זה עדיין לא מפורסם), ארוחת בוקר, והמראה חזרה למנחתי / שדות הבית תוך כדי טיול בנחלי הנגב. נהדר!!
אני מתחיל מיידית לעבוד בכמה מישורים: לבדוק עם אגודת האז"מים מה ההתאמות הנדרשות למטוסי התעופה הכללית, דלק, מסלולי נחיתה ומסלולי טיסה, ועם רת"א – מה נדרש לצורך קבלת אישור לנחות במנחתים אלו.

לא אלאה אותכם בתלאות הרבות שהיו. והיו בשפע. רת"א לא מוכנים להתייחס עד שיוחלט מהם המנחתים, שניהם. אני מדרבן את החברים לקבל החלטה, והם לא מבינים מה הלחץ ומה הבעייה? למה בכלל צריך לקבל אישור מרת"א? למה התעופה הכללית צריכה אישור אם התעופה הזעירה לא? למה אם נוחת סירה וזה חוקי ותקני, למה לא יכול לנחות ססנה 172? באמת למה?
יש גם בעיות אמיתיות: בכל זאת אז"מ צריך מסלול של 200-300 מטר לכל היותר (יש גם כאלו שמסתפקים ב 50 מטר), וססנה צריכה קצת יותר, אז"מים מורגלים בנחיתה על מסלולי עפר והתעופה הכללית לא, דלק יהיה במנחתים רק לאז"מים ולתעופה הכללית לא, אבל הכל ניתן לפתרון בצורה בטוחה וטובה: המסלולים ארוכים מאד רחבים מאד ולתדלק אפשר באילת או בדרך.

הזמן מתקצר, והחברים קובעים: המנחת השני יהיה שדה אברהם. אני מחדש את הקשר עם רת"א, גיל ארנון מתייעץ עם אבנר שילון, שטוען ששדה אברהם במצב לא טוב בגלל נחיתות רבות של קרנפים, דבר שהשאיר "קוליס" עמוקים, שעלולים להפוך ססנה קלילה. (ולא תהפוך אז"מ קליל יותר?)
אני מבקש מהחברים במדבר, שמכירים היטב את השטח, בעיקר רמי בר, לבדוק ולאשר שהמנחתים מתאימים גם לנו, ה"גדולים"...



מתארגנת טיסת בדיקה ושלושה כלים יוצאים לבדוק את השטח. (כיוון שאף אחד לא יקרא שורות אלו אני יכול להפר הבטחה לדייב ולספר שבטיסת הבדיקה הוא זנח לרגע את הטרייק ורעה בשדות הטכסן הזרים...)

ביחד עם רמי בר מגיעים כלים מהירים עם כנף תחתית, נוחתים ומסיעים, בודקים בקפדנות מספר חלופות, ומחליטים: המישר מצוין, ושדה אברהם אכן לא משהו. כן טובים גם מנחת השיטים, קצא"א והציחור. משיקולים שונים בוחרים: המישר והציחור.
אני מקבל הבטחה מקצועית: שני המנחתים טובים מאד גם למטוסי התעופה הכללית. ביקשתי 1000 מטר וקיבלתי: אין בעיה גם ליותר.

מפרסמים פרסום לחברי האגודה, וההתעניינות רבה. החברים מהאז"מים שואלים "כמה מטוסים וכמה אנשים?" והאנשים שואלים "כמה יעלה? כמה שעות טיסה? האם יצא לדרך?", והכדור מתגלגל.....

בינתיים מגיע תדריך מרהיב ומקצועי של חברינו האז"מניקים. אני ממשיך ומכין את הנספח שמתאים לתעופה הכללית. מבטיח לכולם שכמו תמיד יהיה תדריך בעל פה בפגישה מסודרת של כולם. מתי? אחרי שנקבל את אישור רת"א: לפני זה לא אני ולא המשתתפים, לא יכולים לאזור אנרגיות ולדבר על משהו שלא בטוח יצא לפועל.

מנחת מישר – כניסה לצלע מת דרומית למסלול 27 (המסלול כהה בהמשך ל-V של הדרכים)



רת"א שולחים רשימה ראשונית של דרישות, ואני אומר לעצמי, אין סיכוי.....הסכמה של בעלי הקרקע, הסכמה של המפעיל, ביטוח, אגרה, ועוד ועוד...מי בעל הקרקע? הרי זו אדמת מדינה, אז אני בעל הקרקע! מהר מאד מסתבר שחתימה שלי לא מספיקה.... מי המפעיל? מתחילים בירורים קדחתניים, ורובם לא מולידים דבר, ונגמרים במבוי סתום.

הזמן מתקצר מאד, עוד שבוע המטס – וכלום לא סגור.
אני אשחרר אתכם מהמתח: כמה אנשים יקרים, מגדילים ראש, מחליטים לעזור והעגלה מתחילה לצאת מההתחפרות ולנוע, לאט אבל יש תקווה: ירון אפרת יו"ר האגודה מדבר עם גיל ארנון מרת"א, אבנר שילו עוזר, יגאל מירב – איך לא, דרור ארצי מחפש קשרים מהעבר, והדברים מתחילים לזוז. בסוף מגיעים למפעילי המנחת והאחראים על שטחי אש, והאישורים ניתנים. ערב המטס בשעה שש בערב, מצלצל גיל ונותן את האישור המיוחל. הוא מוסיף כמה הנחיות, ואני מוסיף אותן לנספח.

נשאר יום אחד לסגור את כל הפרטים. כרגיל, המון טלפונים מיילים פקסים אבל בסוף יוצאים לדרך!
תדריך בעל פה – לא ניתן לקיים תוך מספר שעות. אני שולח לכולם את הנספח. כל טייס נדרש לקרוא, לחתום ולשלוח לאגודה בחזרה. כמו כן טייס אחד מכל מטוס מתבקש להתקשר אליי – תנאי מינימלי כיוון שלא ניתן לבצע תדריך בעל פה.



המסו

נאמן להבטחתי לרת"א, הזדרזתי להמריא. הטיסה למישר הייתה מצוינת, מזמן לא יצא לי לטוס בנתיב המרכזי בנגב. מעבר של באר שבע ממזרח ונופי הנגב המרהיבים נפרשים לפנינו, ויחד איתם השמות האקזוטיים: טללים, משאבי שדה, שדה בוקר. נזכרים בזקן ובמישנתו, ובשיר של אריק אינשטיין "הנגב עוד יהיה פורח".

נחתנו במישר, והזדרזתי ועשיתי מעבר יסודי על משטח הנחיתה. האמת, בדקתי שוב, הסתכלתי ובחנתי וממש לא הבנתי ממה חששנו. המשטח חלק, נעים לנחיתה, אפילו על האזהרה על חיכוך מוגדל וההנחיה שהנחיתי את כולם לקחת רזרבות גדולות מבחינת תכנון מרחק העצירה וההמראה – קצת חכחתי אם לא היה מיותר. אבל אם יש ספק אין ספק. תדרכתי את המנחית שעשה עבודה מצוינת, אבל לא ממש היה צורך בכך. לאט לאט הצטברו עוד ועוד אז"מים והליין מדרום למסלול התארך והתארך, ויופי המדבר גוון ע"י יופי נוסף סוגוני וצבעוני של ציפורי מתכת פיברגלס ובד נהדרות. כפי שסוכם, לקראת 14:30 התחילו להגיע גם מטוסי התעופה הכללית, והחברים מהתעופה הזעירה לא הסתירו את התלהבותם מהחברותא המיוחדת, למרות שניסו להסתיר זאת תחת הערות על אורך ריצת הנחיתה או המגשמות של הציפור....

ההגבלה ל 300 ש"ט ומעלה הייתה נכונה למרות שלצערנו מנעה מכמה חברים שרצו לבוא, ליהנות איתנו. המגבלה של מטוסים מהירים גם היתה נכונה, לעומת זאת כמה מטוסים שחששו בגלל פגיעה אפשרית במטוס – לדעתי טעו, המסלולים היו באיכות טובה ולא ראיתי אבנים מתעופפות. ההחלטה לאשר ליוסי עם הפושפול 337 לבוא גם היא הייתה נכונה, ויוסי נחת והמריא בכל מקום כמו גדול.



אחרי שכולם הגיעו, התאספנו לתדריך מסודר. הלוגיסטיקה בניצוחו של רמי בר הייתה מצוינת, הסככה הענקית והכחולה השתלבה בנוף ונתנה צל נעים, והישיבה על המחצלות הייתה נעימה. עופר הפיל את הלב לתחתונים והשתרר שקט מעיק כשאמר שהקייטרינג הודיע שיש תקלה ולא יהיה אוכל.... בשביל מה באנו? חשבו כמה חברים, אבל מיד הבנו שהאיש מבלף ואנחת הרווחה הבריחה כמה ציפורים שחגו בעצלתיים סביב המאהל....

מי שהיה צריך לתדלק (אז"מים) והתארגנו לטיסת הערב בנחלי הנגב, עם חזרה למישר לאחר שעה עד שעה וחצי בהתאם לכלי: מטוסים מהירים המריאו ראשונים, והאיטיים אחרונים.

התחילו להגיע שמועות על אז"מ שהתברבר, ונחת בשטח, אבל שמחנו שלטייס שלום. אחר כך ראינו אותו במסגרת הניווט שעשינו, ולמרות שלא היה נחמד לראות מטוס מונח על צידו, נרגענו עוד יותר לראות את הטייס עומד לידו ומדבר בטלפון.

חזרנו למישר, וכבר בזווית העין משכה את תשומת ליבנו המשאית הגדולה שפרקה מתוכה שולחנות עם מפות צחורות, מתקני מנגל גדולים, בר שתייה מפואר ועוד ועוד כלי אוכל וסירים לרוב. הרוק התחיל לנזול במורד הגרון וביחד עם אויר המדבר היבש והנעים והצללים ההולכים ונעלמים – האווירה הייתה מושלמת. אפילו קולות הגנרטורים המטרטרים ברקע לא הפריעו ודומה שהם משתלבים בשקט המדברי.

אגודת התעופה הכללית בישראל Israel Association of General Aviation



כצפוי שיחות מעניינות על כוחות סוס, סל"ד, מיי"שים וקשרים, וגם ליטר לשעה ומשקל המראה מירבי, חברות שמוצאות תחומים חדשים ונהנים מכל רגע בלי לחץ של הערב היורד, היו הכנה נחמדה לארוחת הערב, שהייתה לא פחות ממצינית!! לא הייתה מביישת מסעדה טובה בעיר או בבית מלון 4 כוכבים ואולי גם 5, ולנו היו מיליוני כוכבים שהתאמצו להאיר על רקע השמיים הבהירים המוארים על ידי ירח חזק.



במהלך הארוחה היו ברכות ותודות, הכל במידה ובטעם טוב. האז"מניקים ברכו את הצטרפותנו, ואנחנו אותם, ואישרנו חגיגת את ההחלטה להגביר את הפעילויות המשותפות. באמת כיף. אחרי האוכל הצעיד אותנו עופר יוזם במשך דקות ארוכות למרחק בטוח מאורות המאהל, כדי שנרגיש את יופי שמי המדבר, ואכן היה יפה. כשחזרנו המדורה כבר דלקה במלוא עוזה, ומי שרצה הצטופף סביבה והתחמם קצת כדי לשבור את צינת אויר המדבר הצח והקר. בוצע תדריך לגבי היציאה בבוקר: תוכננה טיסה יפה עם אור ראשון, עוד לפני הזריחה, סוכם הפעם שמטוסי התעופה הכללית ימריאו אחרונים דווקא, כדי לאפשר לי לבדוק את מנחת הציחור ולתדרך את המנחת בממצאים. הלכנו לישון, כל אחד בשקו, על מזרוננו או סתם על קרקע המנחת, מתחת לכנף המטוס. השקט והאוויר הקר ממש משכרים ונרדמנו עם חיוך על הפנים בגלל החוויות שחווינו, מה שמצפה מחר ובעיקר הבטן המלאה מדי.....



כחצי שעה לפני אור ראשון השעון צלצל והדבר הראשון שרציתי לעשות זה לזרוק אותו רחוק שלא יפריע. אבל מהר התעשתתי ונזכרתי מה מחכה לנו היום, דבר שגרר מעבר מהיר משינה להתארגנות, בדיקת המטוס ומהר לקוקפיט. גם שותפי מתלהב. התנעה תוך התראה קולנית לסביבה, עקב החושך, חימום במשך כמה דקות שנראו ארוכות מהרגיל, הסעה לעמדת התיישרות בדיקות מנוע והמראה כשכבר מתחילים להבחין בתווי המדבר.

אגודת התעופה הכללית בישראל Israel Association of General Aviation



כל רגע הצבעים משתנים ונוספים גוונים נוספים והטיסה במטוס שקט יחסית מאפשר חוויה לא רגילה: החיות הרבות שמטיילות בנחלים לא נבהלות והמראה שלהן פשוט מרהיב. השמש עולה מעבר לאופק ומספקת גוונים וצבעים נהדרים לנופי המדבר.



מתקרבים למנחת הציחור חיפוש קל ומציאת הסימונים הברורים שצוירו על ידי רמי בר והחברים מבעוד מועד. טיסה איטית בגובה מטר לכל אורך המסלול וגם לפני ואחרי, הלוך ושוב, ונחיתה בהתאם להנחיות רמי: לא על ציר מסלול כדי שהסימונים יחזיקו מעמד לכל הנוחתים אחרינו. החנינו את המטוס והמראה הפסטורלי של מסלול מרהיב ולידו מטוס בודד באור הבוקר המדברי הקסום – פשוט ממכר. מתחילים לחשוב כבר מתי עושים זאת בפעם הבאה.



אגודת התעופה הכללית בישראל Israel Association of General Aviation



אחרי רבע שעה מגיע המטוס השני: דן תמיר המקצועי והיסודי שמשתלט על העניינים ומתחיל להנחית ולסדר את המטוסים המגיעים, והליין מתארך ומתארך. תדרכתני אותו (לא ממש חידשתי לו כלום) לגבי מטוסי התעופה הכללית, וכשהם התחילו להגיע הכל דפק כמו שעון שוויצרי (או יפני?) בדיוק כמו לפני זה. מה ששימח לא פחות זה שבמקביל זיהינו את המשאית של הקייטרינג מהערב הקודם, מאיטה בכביש, ויורדת לאיטה לכיוון המנחת, דבר שהפעיל אזורי כיף נוספים באונה השמאלית או הימנית..... אחרי שכולם הגיעו, השולחנות עם המפות הצחורות היו כבר מסודרים, והקערות עם הררי הסלטים הסגוגניים נערמו ליד עמדות החביתה והבטיחו הבטחות ענקיות שקוימו במלואן ואף למעלה מכך.



תדריך לגבי העזיבה, תדלוק למי שצריך, הכל בסדר מופתי וביעילות רבה. שוב שיחות על מטוסים וכוחות סוס, תוך כדי ארוחה לא פחות ממצוינת, עם כל הפינוקים באמצע המדבר. אחרי שכבר לא היה מקום בבטן, בגלל האוכל הקינוח השתייה והקרואסון, כל אחד מתחיל להתארגן לטיסה הבייתה. שוב בדיקה חוזרת לגבי הדלק, מזג האויר, נתיב הטיסה ומגבלות שונות, ולאט לאט מתחיל זרם של המראות: כ- 40 מטוסים ממריאים ונפרדים מהמדבר הקסום בטיסה צפונה ומחשבות לגבי המטס הבא למדבר שלנו.



הרבה תודות לחברים מהאז"מים, בעיקר עופר יוזם, רמי בר, דן תמיר דייב וחברים נוספים, הרבה תודות לירון אפרת והחברים ברת"א שעזרו לי להוציא את ההצטרפות של התעופה הכללית. סליחה בפני בני ביתם של גיל ארנון ירון אפרת ומשה אקלר שקיבלו סמס אחרי שכל לג הושלם בהצלחה מלאה.....

מי שלא היה הפסיד !!!

Hertzeliya Airfield, P.O.B 840 Kfar Shemaryahu 46910 ISRAEL

שדה תעופה הרצליה, ת"ד 840 כפר שמריהו 46910

Tel. +972-9-9516660

Fax. +972-9-9557673

www.aopa.org.il

jaopa@barak.net.il

אגודת התעופה הכללית בישראל
Israel Association of General Aviation

